



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Provías Nacional

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

MEMORÁNDUM N° 666 - 2024-MTC/20

A : **GASTON CESAR OTERO TELLO**
Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

ASUNTO : Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) 2024 – Primer Semestre del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

REFERENCIA : Memorando Múltiple N° 0180-2024-MTC/09
Exp. MTC N° I-366622-2024 (Exp. PVN N° E-059139-2024)

FECHA : Lima, **19 AGO 2024**

Me dirijo a usted, en atención al documento de referencia, mediante el cual hace de conocimiento el inicio del proceso de elaboración del "Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) 2024 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)" correspondiente al primer semestre, de acuerdo a lo establecido en la Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 0056-2024-CEPLAN/PCD; por lo cual, solicita se remita la Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI) en la que participa Provías Nacional.

Al respecto, se adjunta copia del Informe N° 4363-2024-MTC/20.4, elaborado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de Provías Nacional, mediante el cual se remite la Ficha de Implementación de la AEI 01.01 "Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional" de Provías Nacional.

Cabe precisar que la información ha sido remitida a los correos electrónicos: gacruz@mtc.gob.pe y fiberico-prov@mtc.gob.pe.

Atentamente,

Ing. Iván Vladimir Aparicio Arenas

Director Ejecutivo
PROVIAS NACIONAL



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

INFORME N°4363-2024-MTC/20.4

A : **ING. IVAN VLADIMIR APARICIO ARENAS**
Director Ejecutivo de Provias Nacional

ASUNTO : Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) 2024 – Primer Semestre del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

REFERENCIA : Memorando Múltiple N° 0180-2024-MTC/09
Exp. MTC N° I-366622-2024 (Exp. PVN N° E-059139-2024)

FECHA : Lima, 16.08.2024

Me dirijo a usted en relación al documento de referencia, mediante el cual la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) hace de conocimiento el inicio del proceso de elaboración del “Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) 2024 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)” correspondiente al primer semestre, de acuerdo a lo establecido en la Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 0056-2024-CEPLAN/PCD; por lo que, solicita se remita la Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI) en la que participa Provias Nacional.

Al respecto, se informa lo siguiente:

1. ANTECEDENTES:

- 1.1. Mediante Memorando N° 0067-2024-MTC/09.01, de fecha 25 de julio del 2024, la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica del MTC, hace de conocimiento que iniciará el proceso de elaboración del “Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) 2024 del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones” correspondiente al primer semestre, de acuerdo a lo establecido en la Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 0056-2024-CEPLAN/PCD. Motivo por el cual solicita se disponga a las Unidades Ejecutoras del Pliego iniciar el proceso de evaluación, procediendo al llenado de la Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI) que corresponda a la UE, según las indicaciones señaladas en la ficha y establecidas por el CEPLAN, debiendo remitir dicha información el a través del Sistema de Trámite Documental y a los correos gacruz@mtc.gob.pe y fiberico-prov@mtc.gob.pe.
- 1.2. Mediante Memorando Múltiple N° 0180-2024-MTC/09, de fecha 25 de julio del 2024, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC comunica el inicio del proceso de elaboración del Informe de Evaluación Institucional (PEI-POI) 2024 del MTC al primer semestre, por lo que solicita atender el requerimiento de información indicado en el Memorandum N° 0067-2024-MTC/09.01 en el plazo establecido, con la finalidad de elaborar el citado informe.

2. BASE LEGAL:



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 2.1. Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 0056-2024-CEPLAN/PCD.
- 2.2. Plan Operativo Institucional (POI) 2024 consistente con el Presupuesto Inicial de Apertura (PIA) del Pliego MTC, aprobado con RM N° 1779-2023-MTC/01.
- 2.3. Plan Operativo Institucional (POI) 2024 Modificado Versión 1 del Pliego MTC, aprobado con RM N° 314-2024-MTC/01.
- 2.4. Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024-2030 del Pliego MTC, aprobado con RM N° 168-2024-MTC/04.

3. ANÁLISIS:

- 3.1. Provias Nacional tiene competencia sobre la Red Vial Nacional no concesionada existente, que comprende 20,672 km RVN definitiva y 2,077 km de RVN Temporal¹, sumando un total de 22,749 km como meta de atención. Ver tabla

Tabla 1: RVN NO Concesionada y Temporal

SUPERFICIE RODADURA	RVN Definitiva No concesionada (km)	%	RVN Temporal RNT (Km)	%	TOTAL PVN (km)	%
Existente	20,672	100	2,077	100	22,749	100
Pavimentado	15,977	83	1,426	69	17,403	77
Asfaltado	8,707	56	160	8	8,867	39
Solución básica	7,270	27	1,266	61	8,537	38
No Pavimentado	4,695	17	651	31	5,345	23
Afirmado	2,830	10	555	27	3,385	15
Sin Afirmar	738	3	51	2	789	3
Trocha	1,127	4	45	2	1,171	5
Proyectada	1,863		110		1,973	
TOTAL (Km)	22,535		2,187		24,721	
(%)	91		9		100	

- 3.2. Recién a partir del 2023, se dieron las condiciones para la implementación del Reglamento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por el DS N° 022-2018-MTC, modificando el alcance de Provias Nacional exclusivamente a la Red Vial Nacional no concesionada. Como resultado, el seguimiento de los indicadores de la AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional., que mide los niveles de servicio adecuados para los usuarios de la Red Vial Nacional, debe ahora considerar tanto los valores obtenidos por Provias Nacional como los de la Red Vial Nacional concesionada, bajo la responsabilidad del Pliego MTC. La siguiente tabla muestra la tendencia del indicador en la competencia de Provias Nacional.

¹ Las intervenciones en la RVN temporal no contribuye al cumplimiento de los objetivos e indicadores del PEI.





Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

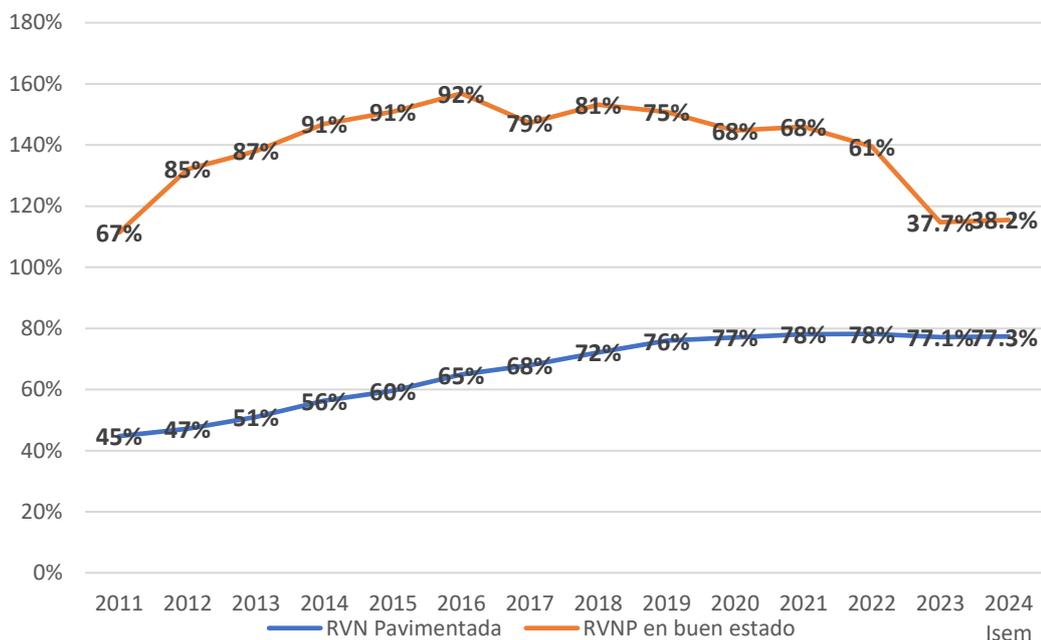
Viceministerio
de Transportes

Provias Nacional

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

Gráfico 1: Indicador cumplimiento de la AEI (RVN NO Concesionada Definitiva)



- 3.3. Como se observa en el gráfico, el estándar de calidad deseado para la RVN no concesionada, se ha visto afectado, entre las causas principales se tienen, los numerosos contratos de obras resueltos, procesos de selección desiertos, así como un crecimiento interanual de carreteras de tercera clase; es decir, ampliación de la cobertura de atención con redes subnacionales o bajo tránsito temporalmente.
- 3.4. La oferta de empresas calificadas y especializadas es limitada², las nuevas empresas que intentan ingresar al mercado, no cumplen los requisitos necesarios para calificar, durante el año se ha hecho evidente una alta cantidad de licitaciones declaradas desiertas debido a la falta de competidores adecuados; extensiones en plazos de contratación y problemas con la liberación de predios e interferencias, asimismo la limitada capacidad de contratistas y supervisión débil han afectado la calidad y la eficiencia de las obras.
- 3.5. Debido a los estándares de calidad alcanzados y dada la restricción financiera para la atención de la Red Vial Nacional no concesionada y temporal, es necesario contar con instrumentos de gestión que coadyuven en la priorización de intervenciones. En este contexto, la Dirección de Gestión Vial ha publicado en el mes de junio el "**Informe Técnico de la Red Vial Nacional No Concesionada según su Importancia para la Gestión de Intervenciones a Nivel de Conservación**".
- 3.6. Asimismo, se viene implementando el Sistema de Gestión de Activos Viales (SGAV), aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 14-2021/MTC/01 patrocinado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), que tiene como fin optimizar el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial. Se diseña para maximizar la eficiencia y efectividad en el uso de recursos, garantizando que las carreteras y otras

² Desde el año 2017 a partir de las investigaciones del caso Lava Jato es que la exclusión de proveedores del mercado ha provocado la interrupción de obras y mantenimiento vial en curso y dificultado el comienzo de otras nuevas.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

infraestructuras de transporte se mantengan en óptimas condiciones y se desarrollen de manera sostenible. Al cierre del semestre, el avance alcanzó el 21% del Plan vigente, el mismo se ha visto limitado por la demora en la suscripción oportuna del convenio contractual del Servicio para el Diagnóstico y Desarrollo de la Metodología del Sistema de Gestión de Activos Viales para la Red Vial Nacional no Concesionada e Implementación de una Herramienta Analítica.

- 3.7. Adicionalmente, se ha identificado la necesidad de contar con normatividad técnica actualizada, que permita elevar la calidad, seguridad y preservación de los activos de la infraestructura vial, alineándola con las mejores prácticas internacionales. Entre estas, se tienen las principales³:

Normas para Infraestructuras Resilientes al Cambio Climático: Abordar adecuadamente la resiliencia al cambio climático. La adopción de la norma ISO 14090 es crucial para integrar la resiliencia climática en la gestión vial.

Norma Técnica para la Estandarización de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS): La estandarización de los ITS es clave para mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del transporte vial. Estos sistemas facilitan la gestión del tráfico, reducen los tiempos de viaje y optimizan el uso de las infraestructuras.

Norma Técnica para la Estandarización de Semáforos en la RVN que Cruza Zonas Urbanas: La estandarización de semáforos es esencial para asegurar la uniformidad en las señales de tráfico.

Norma para Intervenciones de Mantenimiento Periódico e Inversión en la RVN Concesionada No Transferidas a Concesionarios: Las intervenciones de mantenimiento vial en la RVN concesionada que no han sido transferidas a concesionarios requieren una normativa clara para asegurar que estas vías sean mantenidas adecuadamente.

Normas de Diseño Geométrico: Adaptar las normas de diseño geométrico para incluir estándares más estrictos en la seguridad vial, como el diseño de intersecciones, la visibilidad en curvas y la inclusión de carriles de emergencia.

Normas de Mantenimiento Vial: Desarrollar un marco normativo más robusto para el mantenimiento periódico y rutinario de las carreteras, incluyendo la planificación preventiva basada en datos históricos y el uso de tecnologías avanzadas para la detección temprana de daños.

Normas de Evaluación y Monitoreo: Introducir normas para la evaluación y monitoreo continuo de las infraestructuras viales utilizando tecnologías modernas como sensores, sistemas de monitoreo por drones, y análisis de datos en tiempo real.

- 3.8. Dado que la Guía para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN, aprobada mediante Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 0056-2024-CEPLAN/PCD, no aborda de manera específica la problemática anteriormente mencionada, se tomará en cuenta en la elaboración de la matriz de compromisos en coordinación con las unidades de línea considerando el análisis costo beneficio.

³ Aunque la implementación de normas actualizadas aumentará los costos iniciales, los beneficios a largo plazo, como menores costos de mantenimiento, mayor seguridad y sostenibilidad ambiental, compensarán estos gastos. A largo plazo, estos cambios mejorarán la infraestructura y permitirán un uso más eficiente de los fondos públicos, haciendo que la inversión sea valiosa y beneficiosa para el desarrollo.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 3.9. De acuerdo con el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024-2026 del Pliego, Provias Nacional se alinea con el Objetivo Estratégico Institucional (OEI 01): **Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país**, cuya medición y análisis de resultados está a cargo de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC.
- 3.10. Con base a lo establecido en el PEI del Pliego, la Unidad Ejecutora Provias Nacional se alinea con la Acción Estratégica Institucional (AEI.01.01): **Infraestructura vial con adecuados niveles de servicio para los usuarios de la Red Vial Nacional**, por ende todas las actividades operativas (AOs) e intervenciones del POI de Provias Nacional están dirigidas a lograr la AEI en mención, teniendo como alcance la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc). La eficacia de esta acción estratégica se mide a través de los siguientes indicadores:
- Porcentaje de la red vial nacional pavimentada no concesionada (77%).
 - Porcentaje de la red vial nacional pavimentada no concesionada en buen estado (38%).
- 3.11. Con base a los resultados obtenidos al primer semestre y factores identificados que afectaron el cumplimiento de lo programado, se recomienda a futuro priorizar las Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva, considerando los criterios del "**Informe Técnico de la Red Vial Nacional No Concesionada según su Importancia para la Gestión de Intervenciones a Nivel de Conservación**" para garantizar que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.
- 3.12. En este contexto, esta Oficina, en el marco de sus competencias, ha elaborado la Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI.01.01) "Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional", en coordinación con las unidades funcionales de Provias Nacional, considerando las indicaciones mencionadas en la Guía actualizada para el Seguimiento y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN. Al primer semestre se tiene los siguientes resultados:
- Un avance de 57km de carreteras pavimentadas en solución definitiva previstas a finalizar al cierre del año (se espera concluir con la longitud total de la obra); y en ejecución 12.5km de carreteras pavimentadas;
 - 118.3km de carreteras con mantenimiento periódico al primer semestre;
 - 6,968.1km de carreteras con conservación por niveles de servicio según lo programado al primer semestre; y
 - En el caso de carreteras pavimentadas con solución básica no se ha tenido ejecución de meta física, en razón de que se estima iniciar durante el segundo semestre o se aprobó recientemente el plan de mejoramiento.

4. CONCLUSIÓN:

En atención a lo solicitado, esta Oficina ha elaborado la Ficha de Implementación de la Acción Estratégica Institucional (AEI.01.01) "Infraestructura Vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional" en la que participa la Unidad Ejecutora Provias Nacional, de acuerdo a lo establecido en la Guía actualizada para el Seguimiento





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”

“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

y Evaluación de Políticas Nacionales y Planes del SINAPLAN, asimismo se ha remitido dicha información a los correos gacruz@mtc.gob.pe y fiberico-prov@mtc.gob.pe.

5. RECOMENDACIÓN:

En atención a lo expuesto, se recomienda remitir el presente informe a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, para conocimiento y fines correspondientes. Se adjunta proyecto de memorándum dirigido a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

ING. JORGE LUIS SANTOS CURO
Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto
PROVIAS NACIONAL



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	Obras de carreteras en solución definitiva por concluir	Comprende obras de carreteras en solución definitiva (en asfalto y cemento), que están o estaban previstas a finalizar en el 2024	57 km de avance respecto a la longitud total (73.9 km) prevista a finalizar en el 2024.		
1	<p>AOI00107800741 Obras CANTA - HUALLAY-3587</p> <p>Fecha inicio: 01 de noviembre 2019 Fecha fin: 30 de setiembre 2024</p>	<p>La AO comprende las obras en solución definitiva de carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo CANTA - HUALLAY. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 1,795 días (casi 5 años) desde el año 2019. Cabe precisar que en este tramo, desde el 2014, se estuvo ejecutando una obra que quedó resuelta y cuya duración fue de 1,042 días (casi 3 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Tiene un avance acumulado del 77% (57 km de 73.9 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al primer semestre de 23%, (se pavimentó 2.4 km de 10.3 km programados para el primer semestre 2024). La obra se encuentra atrasada pero se prevé finalizar en septiembre de este año, asimismo se espera la presentación de la reducción de meta física.</p> <p>ii) La implementación de la unidad de peaje y pesaje que abarca este tramo se encuentra actualmente suspendida, se prevé atender mediante la obra complementaria (OC) el cual continúa en la etapa del diseño ejecutivo de los entregables 2 y entregable 3 de las OC Peaje y Pesaje respectivamente.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra al 27.01.2024, a partir de esta fecha la obra se viene ejecutando fuera de plazo, en tanto se tomen decisiones que podrían modificar esta fecha, asimismo se procura que la obra sea concluida, además el contratista no ha presentado las valorizaciones al mes de junio 2024.</p> <p>ii) Durante la ejecución de la obra se presentó problemas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déficit de canteras, se ha verificado que la mezcla no cumple para la base granular en el equivalente de arena (Prestación Adicional de Obra PAO 5). - Falta el trabajo de Rescate Arqueológico de 06 remanentes en el Sector de Cullhuay. - Prestaciones adicionales de obra: Durante el 2022 el supervisor de obra remitió observaciones del PAO N° 06 y deductivo vinculante N° 06 de mejoramiento de suelos a nivel de subrasante en 20 sectores del Km 53+060 al Km 82+750. - Necesidad de PAO por cambio de diseño de mezcla asfáltica en caliente del Km 59+280 al Km 95+200. - Se llegaron a superar las interferencias arqueológicas. <p>iii) Incumplimiento de parte del contratista en la presentación de sus informes de levantamiento de observaciones en peaje, y en el caso del pesaje, no remitió los documentos y planos solicitados por ENEL para la autorización de los puntos de factibilidad y diseño de la media tensión.</p>	<p>i) Presentación de las valorizaciones por parte del contratista, dentro de los plazos establecidos, y presentación de la reducción de meta física, a fin de que al concluir la obra la longitud total pavimentada corresponda a la meta física de producción.</p> <p>ii) Presentación por parte del contratista de la documentación correspondiente al pesaje, para que de acuerdo a lo proyectado se inicie las obras este año y en el caso del peaje iniciaría el 2025, según su programación.</p>
	Obras de carreteras en solución definitiva en ejecución	Comprende obras de carreteras en solución definitiva (en asfalto y cemento), que se encuentran en ejecución tienen meta física programada para el 2024 pero no finalizan este año.	12.5 km de carreteras pavimentadas, de enero a junio del año 2024		
2	<p>AOI00107801577 OBRAS SELVA ALEGRE-EMPALME RUTA PE-5N - 4608</p> <p>Fecha inicio saldo de obra: 10 de setiembre 2022 Fecha fin saldo de obra: 31 de enero 2025</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo SELVA ALEGRE-EMPALME RUTA PE-5N. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 874 días (más de 2 años) desde el año 2022. Cabe precisar que desde el 2015, se estuvieron ejecutando en ese mismo tramo dos obras que quedaron resueltas y cuya duración fue en total 1,416 días (casi 4 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>i) Tiene un avance acumulado del 51% (4.8 km de 9.3 km del total de longitud) desde el año 2022 (año en el que inició la obra) y avance al primer semestre de 55% (se pavimentó 1.9 km de 3.6 km programados para el primer semestre).</p> <p>ii) La obra se encuentra atrasada y fuera de plazo de ejecución contractual, pero se estima culminar en el primer trimestre del 2025.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo, suspensiones y decisiones modificaron la fecha fin de la obra al 07.05.2024; a partir de esta fecha la obra se viene ejecutando fuera de plazo. Sin embargo, la obra se encuentra con retraso justificado hasta el 25.01.2025.</p> <p>ii) Falta de capacidad financiera por parte del contratista.</p> <p>iii) El contratista no ha realizado los informes que sustenten la compatibilidad del diseño del pavimento, afectando la ejecución de la obra (Ovalo La Calzada).</p>	<p>i) Solucionar las controversias en la Junta de Resolución de Disputas (JRD) la cual podría modificar la fecha de término de ejecución de obra contractual.</p> <p>ii) Presentación del diseño definitivo por parte del contratista, correspondiente al Ovalo La Calzada.</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
3	AOI00107800546 OBRAS OYÓN - AMBO, TR. 2-2713 Fecha inicio: 05 de enero 2019 Fecha fin: 31 de mayo 2025	La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de pavimento rígido, abarca el tramo OYÓN - AMBO, TR. 2. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,338 días (más de 6 años) desde el 2019. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**). El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.	Tiene un avance acumulado del 78% (39 km de 49.9 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al primer semestre de 57% (se pavimentó 3.3 km de 5.7 km programados para el primer semestre). La obra se encuentra atrasada pero se estima culminar en el segundo trimestre del 2025.	i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra. ii) Avance lento de obra por subsanación de los trabajos de pavimentación para obtener el cumplimiento del Índice de rugosidad del pavimento rígido y falta de capacidad financiera del contratista. iii) Falta liberación de interferencias (prediales, redes de agua y alcantarillado), en las zonas urbanas deducidas (sectores urbanos de la comunidad campesina de San Juan de Yanacocha, caserío de Virgen de Fátima, Racri y Lucmapampa). iv) El Contratista está gestionando obtener mayor financiamiento de la empresa matriz de China.	i) Celeridad en las coordinaciones para obtener autorizaciones de todas las áreas correspondientes. ii) Elaborar los expedientes técnicos que solucionen las interferencias de liberación de predios, interferencia de luz, interferencias de agua y desagüe en las zonas urbanas deducidas, a fin poder ejecutar la partida de pavimento de concreto hidráulico en dichos sectores. iii) Solucionar las controversias en la JRD, lo cual podría modificar la fecha de término de la obra.
4	AOI00107800681 OBRAS HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 2-3402 Fecha inicio: 20 de noviembre 2019 Fecha fin: 31 de marzo 2026	La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 2. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,323 días (más de 6 años) desde el 2019. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**). El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.	Tiene un avance acumulado del 40% (19.9 km de 49.9 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al primer semestre de 25% (se pavimentó 0.7 km de 2.8 km programados para el primer semestre), la obra se encuentra atrasada, estimándose culminar en el primer trimestre del 2026.	i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones (hasta en 4 oportunidades durante el primer semestre 2024) modificaron la fecha fin de la obra. ii) Interferencias Prediales, Eléctricas, Fibra Óptica, Redes de Agua y Alcantarillado. Déficit de DMEs, aprobación de variantes (Ayapiteg y Chavinillo) y sectores críticos identificados. iii) Falta de capacidad de gestión en la utilización de recursos por parte del contratista.	i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra. ii) Culminar y aprobar los expedientes técnicos de las variantes a cargo del contratista.
5	AOI00107800683 OBRAS HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 3-3404 Fecha inicio: 27 de noviembre 2020 Fecha fin: 31 de diciembre 2026	La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 3. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,225 días (6 años) desde el 2020. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**). El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.	Tiene un avance acumulado del 37% (17.7 km de 47.6 km del total de longitud) desde el año 2020 (año en el que inició la obra) y avance al primer semestre de 54% (se pavimentó 1.9 km de 3.5 km programados para el primer semestre), la obra se encuentra atrasada, estimándose culminar en el cuarto trimestre del 2026.	i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra. ii) Falta de capacidad de gestión en la utilización de recursos por parte del contratista. ii) Interferencias prediales, arqueológicas, redes de agua y alcantarillado e identificación de nuevos sectores críticos.	i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias, a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra. ii) Definir el trazo relacionado con la interferencia del canal de agua de SEDA Huánuco. iii) Definir las nuevas áreas auxiliares por el déficit de volumen en DMEs para el material de derrumbe y deslizamiento y el déficit aún no cubierto para el proyecto. iv) Culminar y aprobar las alternativas técnicas para las zonas inestables.
6	AOI00107800322 OBRAS HUANUCO - LA UNION -	La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de segunda clase, mediante la aplicación de	Tiene un avance acumulado del 62% (32.6 km de 52.9 km del total de longitud) desde el año 2018 (año en el que inició la	i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones modificaron la fecha fin de la obra.	i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias, a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVÍAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	<p>HUALLANCA, TR 1-1598</p> <p>Fecha inicio: 28 de noviembre 2018 Fecha fin: 31 de marzo 2025</p>	<p>carpeta asfáltica en caliente, abarca el tramo HUANUCO - LA UNION - HUALLANCA, TR 1. A la fecha se estima la duración de esta obra en 2,315 días (más de 6 años) desde el 2018.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>obra) y al primer semestre no tuvo ejecución de meta física, la obra se encuentra suspendida desde diciembre del 2023.</p>	<p>ii) Interferencias prediales, eléctricas, redes de agua y alcantarillado; así como interferencias en el canal de agua de SEDA Huánuco, insuficiencia de DMES.</p> <p>iii) Problemas para la obtención de permisos para la explotación de materiales de cantera.</p> <p>iv) Incumplimiento en la presentación de adicionales de obra por parte del contratista, para sostenimiento de taludes e identificación de zonas críticas.</p>	<p>ii) Culminar y aprobar las alternativas técnicas para los sectores inestables.</p>
7	<p>AOI00107800264OBRAS TAUCA - PALLASCA-0963</p> <p>Fecha inicio: 10 de noviembre 2019 Fecha fin: 31 de julio 2025</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de tercera clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica y asfalto a nivel de TSB, abarca el tramo TAUCA - PALLASCA. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 2,090 días (casi 6 años) desde el 2019.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>Tiene un avance acumulado del 51% (28.4 km de 56.2 km del total de longitud) desde el año 2019 (año en el que inició la obra) y avance al primer semestre de 69% (se pavimentó 4.7 km de 6.8 km programados para el primer semestre). La obra se encuentra atrasada pero se estima culminar en el tercer trimestre del 2025.</p>	<p>i) Interferencias arqueológicas, interferencias con canales de riego, prediales y eléctricas.</p> <p>ii) Pendiente de emisión de la resolución de aprobación del adicional de obra con el fin de iniciar los procesos de adquisición, las cuales deberán ser aprobadas también por la CGR, al superarse el 15% de incidencia.</p> <p>iii) Áreas auxiliares designadas en el proyecto descartadas durante la ejecución de obra (DMEs, Canteras, etc.), las cuales han generado que se realicen nuevas gestiones de aprobación de áreas auxiliares como: Gestiones sociales (búsqueda de áreas auxiliares y permisos sociales), Gestiones ambientales (realización de ITS y aprobación ante la DGAAM) y finalmente la elaboración, presentación y aprobación de las prestaciones adicionales necesarias para integrar estas nuevas áreas auxiliares descartándolas del proyecto.</p>	<p>i) Celeridad en las acciones de liberación de interferencias a fin de no afectar el normal desarrollo de la obra.</p> <p>ii) Aprobación rápida de las prestaciones adicionales de obra, las cuales también deberán ser evaluadas por la CGR al superarse el 15% de incidencia acumulada.</p>
8	<p>AOI00107801327OBRAS HUARAL - SAYAN, MIRAHUAL / PAMPA LIBRE / PUENTE TINGO (SALDO)- 3964</p> <p>Fecha inicio: 10 de enero 2024 Fecha fin: 30 de abril 2025</p>	<p>La AO comprende la obra en solución definitiva de la carretera de tercera clase, mediante la aplicación de carpeta asfáltica, abarca el tramo HUARAL - SAYAN, MIRAHUAL / PAMPA LIBRE / PUENTE TINGO. A la fecha, se estima la duración de esta obra en 476 días (más de 1 año).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>El nivel de intervención de la inversión (rehabilitación, mejoramiento y construcción) en asfalto y cemento, está diseñado para manejar altos niveles de tráfico y proporcionar diversos grados de accesibilidad y seguridad en carreteras.</p>	<p>La obra inició en enero de 2024 y solo se ha ejecutado el 1% (0.01 km de 0.7 km programados al primer semestre) debido a la suspensión de obra que finalizó el 30.06.2024. La obra se encuentra atrasada; por lo que, se estima culminar en el segundo trimestre del 2025.</p>	<p>i) Las ampliaciones de plazo y suspensiones (hasta 4 ampliaciones de plazo) modificaron la fecha fin de la obra.</p> <p>ii) Problemática en puentes (puente arca de Noé) y déficit de DMEs y canteras.</p> <p>iii) Crecida del nivel de aguas del río Huaura en temporada de lluvia y restricción de los encauzamientos y excavaciones para los enrocados de protección.</p> <p>iv) Posibles conflictos sociales en las nuevas áreas auxiliares aprobadas durante la ejecución de adicional, por exigencias de las comunidades; así también por la interrupción de la vía durante los cortes masivos. La especialista de relaciones comunitarias de la supervisión solo tiene participación parcial.</p> <p>v) Problemas por falta de monitoreo arqueológico en las nuevas áreas auxiliares durante la ejecución del adicional.</p>	<p>i) Saneamiento oportuno de interferencias a fin de evitar restricciones en el reinicio de la obra.</p> <p>ii) Celeridad en las gestiones de presentación de adicionales de obra el cual solucionará el déficit de DMEs y canteras.</p> <p>iii) Se dará prioridad en la ejecución de las obras de encauzamiento, enrocados de protección.</p> <p>iv) Se debe contar con el área social permanente en obra para la gestión de conflictos con los interesados.</p> <p>v) Se elaborará el Plan de Monitoreo Arqueológico y se contará con un especialista para el monitoreo durante la ejecución.</p>
	Obras de carreteras en solución básica	Comprende obras de carreteras en solución básica, que se encuentran en ejecución tienen meta física programada para el 2024 pero no finalizan este año. Además están	No hubo ejecución de meta física durante el primer semestre de este año.		

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVÍAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVc/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
9	<p>AOI00107802181 OBRAS DV. PIMENTEL - PIMENTEL / LARÁN - COCHABAMBA - CHAMANA / CHOTA - CUTERVO / OYOTÚN - BOLÍVAR - 3482</p> <p>Fecha inicio: 01 de noviembre 2024 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>asociadas a contratos por niveles de servicio que se detallan en los apartados siguientes.</p> <p>La AO comprende el mejoramiento en solución básica de la carretera que abarca el tramo DV. PIMENTEL - PIMENTEL / LARÁN - COCHABAMBA - CHAMANA / CHOTA - CUTERVO / OYOTÚN - BOLÍVAR y está asociada al contrato por niveles de servicio en ese mismo tramo. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 790 días (2 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>Las obras en solución básica son intervenciones de ingeniería aplicadas a carreteras de bajo tránsito, que buscan proporcionar niveles mínimos de servicio de las vías. Estas soluciones son cruciales para mejorar la accesibilidad, conectividad y seguridad, para iniciar su ejecución se requiere la aprobación del estudio de perfil.</p>	<p>La AO del mejoramiento en solución básica aún no se ha ejecutado físicamente (105.9 km de longitud total de la intervención) pero se estima iniciar durante el cuarto trimestre del 2024.</p>	<p>i) Aún no se ha iniciado la intervención a pesar que el estudio de perfil finalizó en el año 2021 (RD N° 044-2021-MTC/20), con una duración de más de 2 años.</p> <p>ii) Persistencia de observaciones en el informe del Plan de Mejoramiento presentado por el contratista. El plan de mejoramiento debió tener una duración de 180 días calendario desde el inicio del contrato por niveles de servicio (01.10.2022), es decir debió finalizar el 30.03.2023 y debió aprobarse según plazos de revisión en 60 días más, es decir el 31.05.2023. Sin embargo, se presentaron retrasos en la revisión por parte de los especialistas de la Subdirección de Conservación, debido a la alta carga laboral que tienen. Finalmente se emitió la conformidad al Plan de mejoramiento en mayo 2024.</p> <p>iii) Desde junio 2024, se viene tramitando la aprobación de un adicional para lograr el objetivo del contrato, el cual presenta demoras debido a los arreglos institucionales que se requiere.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos:</p> <p>Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo.
10	<p>AOI00107800484OBRAS CHAMAYA - PTE. INTEGRACION / SONDOR - TAMBORAPA / CANCHAQUE - HUANCABAMBA- 2393</p> <p>Fecha inicio: 13 de junio 2024 Fecha fin: 21 de setiembre 2026</p>	<p>La AO comprende el mejoramiento en solución básica de la carretera que abarca el tramo SONDOR - AMBATO - TAMBORAPA y está asociado al contrato por niveles de servicio del tramo CHAMAYA - PTE. INTEGRACION / SONDOR - TAMBORAPA / CANCHAQUE / PALAMBLA. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 830 días (más de 2 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de cobertura y calidad (kilómetros pavimentados y kilómetros pavimentados en buen estado) cuando se concluya la obra física. Para el aporte a los indicadores del PEI, la obra debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**).</p> <p>Las obras en solución básica son intervenciones de ingeniería aplicadas a carreteras de bajo tránsito, que buscan proporcionar niveles mínimos de servicio de las</p>	<p>La AO aún no se ha ejecutado físicamente (127.8 km de longitud total de la obra), debido a que el plan de mejoramiento se aprobó recién el 24 de mayo de este año (RD N° 416-2024-MTC/20).</p>	<p>i) La intervención se encuentra en ejecución a partir de junio, a pesar que el estudio de perfil finalizó en el año 2019 (RD N° 549-2019-MTC/20), con una duración de casi 2 años.</p> <p>ii) Observaciones en el informe del Plan de Mejoramiento presentado por el contratista. El plan de mejoramiento debió tener una duración de 180 días calendario desde el inicio del contrato por niveles de servicio (04.12.2021), es decir debió finalizar el 02.06.2022, sin embargo debido a las observaciones en el informe del plan de mejoramiento fue aprobado el 24.05.2024.</p>	<p>Monitorear el plan de mejoramiento a fin de que se ejecute en los plazos previstos para asegurar el inicio del servicio según lo programado y de este modo dotar a la vía de un nivel de servicio adecuado.</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		vías. Estas soluciones son cruciales para mejorar la accesibilidad, conectividad y seguridad, para iniciar su ejecución se requiere la aprobación del estudio de perfil.			
	Mantenimiento periódico de carreteras en ejecución	Comprende los trabajos de mantenimiento periódico que se realizan para preservar el estado de la carretera, tienen meta física programada para el 2024 pero no finalizan este año.	118.3 km de carreteras con mantenimiento periódico al primer semestre del año.		
11	AOI00107802225 Mantenimiento Periódico PUNO - ILAVE - DESAGUADERO - 5009 Fecha inicio: 17 de abril 2023 Fecha fin: 22 de noviembre 2025	La AO comprende el mantenimiento periódico (reciclado) del pavimento existente y recapeo asfáltico del tramo PUNO - ILAVE - DESAGUADERO, ello a fin de preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 950 días (casi 3 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2021, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otro mantenimiento periódico que quedó resuelto y cuya duración fue de 468 días (más de 1 año). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). Para el aporte al indicador del PEI, debe estar concluida, plazo que se ha visto extendido por efecto de la pandemia (**). El mantenimiento periódico de pavimentos de asfalto y cemento es crucial para preservar la infraestructura vial. Este tipo de mantenimiento implica acciones regulares y planificadas que ayudan a mantener las carreteras en condiciones óptimas, asegurando así una serie de beneficios clave.	i) La intervención, que comenzó en el 2023, tiene un avance acumulado del 90%, con 127.6 km completados de un total de 142.5 km. En el primer semestre, el avance alcanzó el 100% de la meta programada con 118.3 km de carreteras con mantenimiento periódico completado. ii) El peaje de llave se encuentra actualmente suspendido, por requerimiento de la población de reubicación.	La ejecución del servicio se suspendió durante los primeros meses del año debido a las precipitaciones pluviales que afectan la ejecución y calidad de los trabajos, retomándose las actividades en marzo de este año.	La DGV debe programar la implementación de reubicación de la unidad de peaje.
	Conservación por niveles de servicio	Comprende el mantenimiento de vías por contratos de terceros, la meta física programada no es acumulativa.	Se realizó la conservación de 6,968.1 km de acuerdo a lo programado para el primer semestre 2024.		
12	AOI00107801433 CONSERVACIÓN VIAL ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA-3660 Fecha inicio: 26 de junio 2023 Fecha fin: 25 de junio 2026	La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo ATICO - DV. QUILCA - MATARANI - ILO / DV. COCACHACRA - VENTILLATA, abarca la conservación rutinaria y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (3 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2019, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,096 días (3 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Así mismo, responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.	i) Se realizó la conservación rutinaria de 389.1 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre. ii) Las actividades de conservación rutinaria están siendo ejecutadas en todos los tramos del corredor vial.	i) Durante el proceso de selección de esta intervención se perdió la buena pro debido a la falta de presentación de la carta fianza de fiel cumplimiento y errores en los formatos del análisis de precios, sin embargo el contrato fue firmado por medida cautelar. ii) Se suscitaron 13 accidentes viales que fueron registrados en el módulo de accidentes viales SGCV.	La DGV debe coordinar con el contratista para implementar medidas de bajo costo y alto impacto que reduzca la inseguridad vial.

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
13	<p>AOI00107800151 CONSERVACIÓN VIAL DV. ABANCAY - CHUQUIBAMBILLA - YAURI - DV. AYAVIRI-4274 Fecha inicio: 10 de febrero 2022 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. ABANCAY - CHUQUIBAMBILLA - YAURI - DV. AYAVIRI, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha se estima la duración de esta intervención en 1,785 días (casi 5 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2016, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,818 días (casi 5 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento) es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 576.4 km (100%) según la meta física de producción de la AO, a partir de mayo.</p> <p>ii) Las actividades de conservación rutinaria están siendo ejecutadas en todos los tramos del corredor vial.</p> <p>iii) La AO considera el mantenimiento periódico de 540.6 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Sub tramos excluidos por formar parte de otro corredor vial.</p> <p>ii) Se redujo la longitud inicial de la intervención de 579.9 km a 576.4 km (2.5 km del tramo: Velille - Emp. Nueva Carretera y 1 km del tramo: Negromayo - Yauri).</p> <p>iii) Observaciones al informe del Plan de Gestión Vial (PGV) que se encuentra en revisión por parte del supervisor. Es necesario contar con la aprobación del PGV para dar inicio al mantenimiento periódico que comprende el servicio, sin embargo a pesar que el PGV debió finalizar el 10.06.2022 (120 días calendarios desde el inicio del contrato por niveles de servicio 10.02.2022), a la fecha se encuentra en revisión por parte de la entidad (la respuesta a las observaciones se presentó el 16.05.2024 por parte del contratista conservador).</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
14	<p>AOI00107801431 CONSERVACIÓN VIAL DV. PIMENTEL - PIMENTEL / LARÁN - COCHABAMBA - CHAMANA / CHOTA - CUTERVO / OYOTÚN - BOLÍVAR-3352 Fecha inicio: 01 de octubre 2022 Fecha fin: 30 de diciembre 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. PIMENTEL - PIMENTEL / LARÁN - COCHABAMBA - CHAMANA / CHOTA - CUTERVO / OYOTÚN - BOLÍVAR, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,916 días (más de 5 años) desde el año 2022. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 392.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 4.3km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Observaciones en el Plan de Gestión Vial (PVG) y programa de adecuación de manejo ambiental.</p> <p>ii) En proceso de aprobación del PGV del componente conservación. Es necesario contar con la aprobación del PGV para dar inicio al mantenimiento periódico que comprende el servicio, sin embargo a pesar que el PGV debió finalizar el 30.03.2023 (180 días calendarios desde el inicio del contrato por niveles de servicio 01.10.2022), a la fecha se encuentra en revisión por parte de la entidad (la respuesta a las observaciones se presentó el 01.03.2024 por parte del contratista conservador).</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista.

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

N°	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.			<ul style="list-style-type: none"> Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
15	<p>AOI00107800880 CONSERVACIÓN VIAL ILO - TACNA - TRIPARTITO / DV TRIPARTITO - COLLPA-3173</p> <p>Fecha inicio: 26 de octubre 2021 Fecha fin: 25 de octubre de 2024</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo ILO - TACNA - TRIPARTITO / DV TRIPARTITO - COLLPA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (3 años) desde el año 2021.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo, el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 296.5 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 19.4 km, el cual se ha ejecutado desde el 6 de octubre del 2023 y finalizó en diciembre de ese año.</p>	<p>i) Constantes observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV), que fue aprobado el 5 de octubre del 2023 (RD N°1232-2023-MTC/20) dando inicio a la conservación periódica. El PGV, necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, debió finalizar el 24.01.2022 (90 días calendarios).</p> <p>ii) Se redujo la longitud inicial de la intervención a 296.5 km (57.9 km reducidos que son atendidos por la unidad zonal Tacna).</p>	<p>Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral: Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de entregables de obligación del contratista conservador.</p>
16	<p>AOI00107801421 CONSERVACIÓN VIAL LAGUNA SAUSACOCHA - CALEMAR / PUENTE PALLAR - BULDIBUYO-5101</p> <p>Fecha inicio: 02 de marzo 2024 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo LAGUNA SAUSACOCHA - CALEMAR / PUENTE PALLAR - BULDIBUYO, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,034 días (casi 3 años) desde el primer trimestre 2024.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 273.5 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 204.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Observaciones al primer informe del Plan de Gestión Vial (PGV). Es necesario contar con la aprobación del PGV para dar inicio al mantenimiento periódico, sin embargo el PGV debió finalizar el 31.05.2024 (90 días calendarios).</p> <p>ii) Problemas sociales (oposición de propietarios) que impiden la liberación de canteras que se encuentran en el instrumento ambiental.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.			<ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
17	<p>AOI00107801425 CONSERVACIÓN VIAL PATIVILCA - PAMPLONA - CAJATAMBO - DV. OYON-4278</p> <p>Fecha inicio: 22 de noviembre 2022 Fecha fin: 01 de diciembre 2025</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo PATIVILCA - PAMPLONA - CAJATAMBO - DV. OYON, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,105 días (3 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2016, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelto con una duración de 1,356 días (casi 4 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 205.8 km de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 174.9 km, del cual solo se ha ejecutado 79.2 km (a partir del 7 de febrero de este año), y finalizaría el 7 de abril del 2025.</p>	<p>El Plan de Gestión Vial (PGV) se aprobó el 07.02.2024, sin embargo debió finalizar el 20.02.2023 (90 días calendario). La aprobación del PGV es necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, debido a que las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del plan afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
18	<p>AOI00107801856 CONSERVACIÓN VIAL PTE. RAITHER - VON HUMBOLT / PTE. PAUCARTAMBO - OXAPAMPA / PUERTO. INCA - EMP. PE-5N, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo PTE. RAITHER - VON HUMBOLT / PTE. PAUCARTAMBO - OXAPAMPA / PUERTO. INCA - EMP. PE-5N, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 370.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 70.8 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>Se presentaron observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (en el estudio de tráfico, puentes, suelos y pavimentos), en el programa de adecuación de manejo ambiental (PAMA). La aprobación del PGV es necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del plan afectan a que el servicio se</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días).

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	<p>PUERTO. INCA - EMP. PE-5N - 4831</p> <p>Fecha inicio: 26 de abril 2023</p> <p>Fecha fin: 25 de abril 2026</p>	<p>de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (3 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2019, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelto con una duración de 1,170 días (más de 3 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>		<p>brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva). El PGV debió finalizar el 25.07.2023.</p>	<p>• Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia.</p> <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral: • Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. • Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención.</p> <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista: • Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). • Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo</p>
19	<p>AOI00107800023</p> <p>CONSERVACIÓN VIAL CONCEPCION - COMAS - SATIPO / PUERTO OCOPA - ATALAYA-5091</p> <p>Fecha inicio: 16 de mayo 2024</p> <p>Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo CONCEPCION - COMAS - SATIPO / PUERTO OCOPA - ATALAYA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 959 días (casi 3 años) desde el segundo trimestre del 2024.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 364.6 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 129.5 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Observaciones en el cronograma de trabajo de la elaboración del Plan de Gestión Vial, pendiente de subsanación por parte del contratista. La aprobación del PGV es necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del plan afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva). El plazo previsto para finalizar con la elaboración del PGV es el 12.11.2024.</p> <p>ii) Solicitud de adelanto directo no cumple con los requisitos y condiciones necesarias para su aceptación y eventual ejecución.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista: • Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). • Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia.</p> <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral: • Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. • Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención.</p> <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.			<p>Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
20	<p>AOI00107800860 CONSERVACIÓN VIAL OXAPAMPA - POZUZO - CODO DE POZUZO - EMP. PE- 5N- 4430 Fecha inicio: 14 de julio 2023 Fecha fin: 12 de diciembre 2028</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo OXAPAMPA - POZUZO - CODO DE POZUZO - EMP. PE- 5N, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,978 días (más de 5 años) desde el año 2023.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 203 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 196.8 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial y de valorización presentados por el contratista conservador. La aprobación del PGV es necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del plan afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva). El PGV debió finalizar el 11.11.2023.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
21	<p>AOI00107800878 CONSERVACIÓN VIAL CHAMAYA - PTE. INTEGRACION / SONDOR - TAMBORAPA / CANCHAQUE / PALAMBLA - 2395</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo CHAMAYA - PTE. INTEGRACION / SONDOR - TAMBORAPA / CANCHAQUE / PALAMBLA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atenciones especiales (emergencias viales y situaciones de</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 302.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 168.2 km, el cual no se ha ejecutado durante el primer semestre del</p>	<p>i) Periodo de lluvias que afectaron la estructura del Puente Churuyacu, ocasionando interrupción de la vía, se usaron vías alternas que han permitido que los centros poblados no queden aislados.</p> <p>ii) Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV) presentados por el contratista. La aprobación del PGV es necesario para</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

N°	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	<p>Fecha inicio: 04 de diciembre 2021 Fecha fin: 03 de diciembre 2026</p>	<p>riesgo potencial) que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (5 años) desde el año 2021. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>2024 (se ha iniciado el 30 de julio del 2024 y debe culminar el 28 de enero del 2026).</p>	<p>dar inicio al mantenimiento periódico, las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del plan afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva). El PGV debió finalizar el 02.06.2022, sin embargo se aprobó el 09.07.2024 (RD N° 604-2024-MTC/20).</p>	
22	<p>AOI00107800169 CONSERVACIÓN VIAL DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA -4286 Fecha inicio: 28 de enero 2022 Fecha fin: 27 de enero 2025</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. LAS VEGAS - MAZAMARI - PTO OCOPA / TARMA - JAUJA/ PTE. STUART - HUANCAYO/ MAZAMARI - CUBANTÍA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (3 años) desde el año 2022.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 432.1 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 44 km, del cual solo se ha ejecutado 16.4 km (a partir del 2 de mayo de este año), y finalizará el 28 de setiembre del 2024.</p>	<p>i) Incremento en el precio para implementar recursos necesarios para el componente atenciones especiales, por lo que se modificó el contrato.</p> <p>ii) Factores climatológicos que afectaron el inicio de la conservación periódica, el plan de conservación vial se aprobó el 19 de diciembre de 2023; sin embargo, se postergó el inicio hasta el 2 de mayo de este año. La aprobación del PGV es necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del plan afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva). El PGV debió finalizar el 27.07.2022, sin embargo se aprobó el 19.12.2023 (RD N° 1649-2023-MTC/20).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
23	<p>AOI00107801654 CONSERVACIÓN VIAL EL REPOSO - CASUAL - DURAN - NUEVO CHOTA - WAWIKO - STA MARIA DE NIEVA -4675 Fecha inicio: 26 de enero 2024 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo EL REPOSO - CASUAL - DURAN - NUEVO CHOTA - WAWIKO - STA MARIA DE NIEVA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,070 días (casi 3 años) desde el primer trimestre del 2024. Sin embargo desde el 2013 se estuvo ejecutando en ese mismo tramo dos intervenciones por niveles de servicio (la primera concluyó y la segunda quedó</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 229.7 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 144 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Las emergencias viales suscitadas se han dado en su mayoría debido al bloqueo de carreteras por parte de los pobladores del sector.</p> <p>ii) El Plan de Gestión Vial (PGV) necesario para dar inicio con el mantenimiento periódico, se presentó el 24.05.2024 por parte del contratista (sin días de retraso).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial a fin de que la conservación periódica se ejecute en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		<p>resuelta) con una duración total de 2,420 días (más de 6 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>			
24	<p>AOI00107801776 CONSERVACIÓN VIAL HUALAPAMPA - HUANCABAMBA - SOCCHABAMBA - VADO GRANDE - 4270</p> <p>Fecha inicio: 12 de enero 2022 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo HUALAPAMPA - HUANCABAMBA - SOCCHABAMBA - VADO GRANDE, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,814 días (casi 5 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2015, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,850 días (5 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 366.1 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 141.8 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>Las demoras en la elaboración, revisión y aprobación del Plan de Gestión Vial (PGV) afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva), pues su aprobación es necesaria para dar inicio al mantenimiento periódico. El PGV debió finalizar el 21.04.2022 (90 días calendarios), sin embargo se aprobó el 16.07.2024 (RD N° 633-2024-MTC/20).</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos:</p> <p>Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
25	<p>AOI00107800887 CONSERVACIÓN VIAL LIMA - CANTA - HUAYLLAY - DV. COCHAMARCA - DV. CERRO DE PASCO-3894 Fecha inicio: 01 de noviembre 2019 Fecha fin: 30 de diciembre 2027</p>	<p>La AO comprende el servicio de mejoramiento, rehabilitación y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo LIMA - CANTA - HUAYLLAY - DV. COCHAMARCA - DV. CERRO DE PASCO, abarca la conservación y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 2,981 días (8 años) desde el año 2019. Cabe precisar que, desde el 2014, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que quedó resuelta con una duración de 1,042 días (casi 3 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Así mismo, responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>Se realizó la conservación rutinaria de 203.8 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p>	<p>i) Incumplimiento de estándares en la conservación por niveles de servicio (porcentajes obtenidos en los tramos 3 y 4 menores al 95% del índice comprometido). ii) Aplicación de penalidades al contratista por retrasos en los plazos establecidos para el caso de atenciones especiales (emergencia vial y situación de riesgo potencial).</p>	<p>El administrador de contrato debe hacer cumplir de manera efectiva las cláusulas de control de calidad necesarias.</p>
26	<p>AOI00107801288 CONSERVACIÓN VIAL SULLANA - PTE. INTERNACIONAL LA PAZ / SULLANA EL ALAMOR / SULLANA - TAMBOGRANDE-3052 Fecha inicio: 14 de diciembre 2021 Fecha fin: 13 de diciembre 2024</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo SULLANA - PTE. INTERNACIONAL LA PAZ / SULLANA EL ALAMOR / SULLANA - TAMBOGRANDE, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,095 días (3 años) desde el año 2021. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 383 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre. ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 46 km, el cual aún no se ha ejecutado, estando pendiente la aprobación del PGV.</p>	<p>Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV) presentados por el contratista conservador, la aprobación del PGV es necesario para dar inicio a la conservación periódica. El PGV debió finalizar el 12.03.2022, actualmente se encuentra en la Oficina de Asesoría Jurídica (OAJ) para su aprobación.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista: • Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). • Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia.</p> <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral: • Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. • Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención.</p> <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVÍAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/a/vC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

N°	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
27	<p>AOI00107801422 CONSERVACIÓN VIAL TACNA - TARATA - MAZOCRUZ/ HUMAJALSO - DESAGUADERO-4273 Fecha inicio: 15 de enero 2022 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo TACNA - TARATA - MAZOCRUZ/ HUMAJALSO - DESAGUADERO, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,811 días (casi 5 años) desde el año 2022. Cabe precisar que, desde el 2016 se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 1,831 días (5 años). Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno). El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 418.9 km (100%) de acuerdo a lo programado para el primer semestre. ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 214.8 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV) presentados por el contratista conservador, la aprobación del PGV es necesario para dar inicio a la conservación periódica, este plan debió finalizar el 15.04.2022, sin embargo aún se encuentra en revisión.</p>	<p>• Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). • Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo</p> <p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista: • Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). • Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia.</p> <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral: • Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. • Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención.</p> <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista: • Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). • Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo</p>
28	<p>AOI00107801438 CONSERVACIÓN VIAL PUENTE PUMAHUASI - PUENTE CHINO - AGUAYTIA - SAN ALEJANDRO - NESHUA - PUCALLPA-4446 Fecha inicio: 06 de febrero 2023 Fecha fin: 31 de diciembre 2025</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación rutinaria por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo PUENTE PUMAHUASI - PUENTE CHINO - AGUAYTIA - SAN ALEJANDRO - NESHUA - PUCALLPA, abarca la conservación rutinaria y la atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,059 días (casi 3 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2014, se estuvieron ejecutando en ese mismo tramo otras intervenciones por niveles de servicio que culminaron con una duración total de 2,685 días (7 años).</p>	<p>i) Se realizó la conservación de 236.3 km según la meta de producción, a partir de mayo no se considera 18.4 km de doble vía. ii) Dentro del tramo que abarca la AO se encuentra la unidad de peaje Aguaytia que se encuentra actualmente suspendida, a causa del mal estado de la carretera y por necesidad de reubicación.</p>	<p>Observaciones en los informes evaluación y medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) presentados por el contratista.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista: • Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). • Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia.</p> <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

N°	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		<p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Así mismo, responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>			<ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
29	<p>AOI00107801424 CONSERVACIÓN VIAL CAJAMARCA - CHACHAPOYAS / DV. CACLIC - PTE. INGENIO / DV. YANACANCHILLA ALTA - BAMBAMARCA-2054 Fecha inicio: 09 de junio 2024 Fecha fin: 08 de diciembre 2029</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo CAJAMARCA - CHACHAPOYAS / DV. CACLIC - PTE. INGENIO / DV. YANACANCHILLA ALTA - BAMBAMARCA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 2,008 días (más de 5 años) desde el segundo trimestre del 2024. Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 421.3 km (100%), de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 155.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Solicitud de adelanto directo no cumple con los requisitos y condiciones necesarias para su aceptación y eventual ejecución.</p> <p>ii) El Plan de Gestión Vial (PGV) está previsto a finalizar el 06.12.2024. La aprobación de este plan es necesario para dar inicio al mantenimiento periódico, las demoras en la elaboración, revisión y aprobación afectan a que el servicio se brinde adecuadamente y en los plazos pertinentes (afectando a su vez al usuario de la RVNnc definitiva).</p>	<p>Monitorear el Plan de Gestión Vial (PGV) a fin de que se apruebe en los plazos previstos para asegurar el nivel de servicio (*) adecuado en la vía.</p>
30	<p>AOI00107800006 CONSERVACIÓN VIAL DV. TAMBOGRANDE - LAS LOMAS - PUENTE MACARA / SAJINO - SOCCHABAMBA / MIRAFLORES - TAMBOGRANDE / EL VEINTIUNO - TAMBOGRANDE-3134</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. TAMBOGRANDE - LAS LOMAS - PUENTE MACARA / SAJINO - SOCCHABAMBA / MIRAFLORES - TAMBOGRANDE / EL VEINTIUNO - TAMBOGRANDE, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 214.4 km, tramo reducido a partir del mes de abril.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 14.3 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) Observaciones en los informes del Plan de Gestión Vial (PGV) y relevamiento de información de puentes presentados por el contratista, la aprobación del PGV es necesario para dar inicio a la conservación periódica, este plan debió finalizar el 12.07.2023; sin embargo, aún se encuentra observada.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia.

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
	<p>Fecha inicio: 14 de abril 2023 Fecha fin: 12 de abril 2028</p>	<p>preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,825 días (5 años) desde el año 2023.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>		<p>ii) Suspensión de intervención de actividades en los tramos 5 y 6 por la no culminación de los trabajos del contrato N° 004-2020-MTC/24-UZPT que imposibilita su mantenimiento y el tramo 9 durante el tiempo que esté a cargo del Consorcio PIURA, (Contrato N°187-2023-MTC/20.2).</p>	<p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
31	<p>AOI00107800885 CONSERVACIÓN VIAL YAUCA - CORACORA / CHALA - ULLACASA - PUQUIO / ULLACCASA - PAUSA-3201 Fecha inicio: 01 de diciembre 2023 Fecha fin: 29 de diciembre 2028</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo YAUCA - CORACORA / CHALA - ULLACASA - PUQUIO / ULLACCASA - PAUSA, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,855 días (5 años) desde el año 2023. Cabe precisar que, desde el 2012, se estuvo ejecutando en ese mismo tramo otra intervención por niveles de servicio que culminó con una duración de 2,626 días (7 años).</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 501.3 km (100%), de acuerdo a lo programado para el primer semestre.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 136.7 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>Observaciones en los informes de relevamiento de información, Plan de Conservación Vial, presentados por el contratista. La aprobación del Plan de Gestión Vial (PGV) es necesario para iniciar con el mantenimiento periódico, este plan estaba previsto finalizar el 29.05.2024.</p>	<p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos: Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc,</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
32	<p>AOI00107802209 CONSERVACIÓN VIAL TAMBOGRANDE - CURILCAS / CINCUENTA - CHULUCANAS / PTE. CARRASQUILLO - MORROPON-4285</p> <p>Fecha inicio: 09 de febrero 2024 Fecha fin: 31 de diciembre 2026</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo TAMBOGRANDE - CURILCAS / CINCUENTA - CHULUCANAS / PTE. CARRASQUILLO - MORROPON, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. A la fecha, se estima la duración de esta intervención en 1,056 días (casi 3 años) desde el primer trimestre del 2024.</p> <p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>	<p>i) Se realizó la conservación rutinaria de 185.6 km, según la meta de producción, tramo reducido a partir del mes de abril.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 114.9 km, el cual aún no se ha ejecutado.</p>	<p>i) A partir de abril se redujo la longitud del tramo (185.6 Km) debido a la reclasificación de la Ruta N° PI-130 Emp. PE-1NJ (El Cincuenta) - Emp. PE-1NR (Chulucanas) a Departamental (8.71 Km).</p> <p>ii) La aprobación del Plan de Gestión Vial (PGV) es necesario para iniciar con el mantenimiento periódico, este plan estaba previsto finalizar el 08.06.2024.</p>	<p>garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo <p>1. Levantamiento de Observaciones por parte del Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducir plazos para levantar observaciones del contratista a un máximo de 15 días (actualmente 30 días). Proceso de Revisión en la DGV, implementar un proceso de revisión en la Dirección de Gestión Vial (DGV) con plazos definidos para asegurar celeridad y eficiencia. <p>2. Uso de la Ruta Crítica con Hitos:</p> <p>Establecimiento de Hitos Clave, que permitan el monitoreo del proceso de elaboración del plan a cargo del contratista</p> <p>3. Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluación de Recursos, realizar un análisis de la disponibilidad y carga laboral de los especialistas encargados de la revisión de planes de obligación del contratista, a fin de reducir los plazos de revisión por parte de la Entidad y optimizar la presentación de la subsanación de observaciones por parte del Contratista. Oportunidad en las Revisiones, asegurar que las revisiones se realicen de manera oportuna para no retrasar el inicio de la intervención. <p>4. Priorización de Intervenciones en la Red Vial Nacional No Concesionada (RVNnc) definitiva: priorizar las intervenciones en la red de alto tránsito según el Informe Técnico de la RVNnc, garantizando que las rutas más críticas se mantengan en condiciones óptimas.</p> <p>5. Asistencia Técnica al Contratista:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimización de Observaciones, proporcionar asistencia técnica al contratista para minimizar el riesgo de observaciones en la elaboración de entregables (planes para ejecución de las intervenciones). Capacitación y Soporte, identificar y abordar los errores frecuentes en los requerimientos para el inicio de obra, proporcionando capacitación y soporte continuo
33	<p>AOI00107800165 CONSERVACIÓN VIAL DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - UCHIZA - DV. TOCACHE-2057</p> <p>Fecha inicio: 01 setiembre 2025 Fecha fin: 31 de agosto 2030</p>	<p>La AO comprende el servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio (contrato por terceros) del tramo DV. POMABAMBA - SIHUAS - HUACRACHUCO - UCHIZA - DV. TOCACHE, abarca la conservación rutinaria, conservación periódica y atención de emergencias viales que se susciten para preservar el estado de la vía. Se estima que esta intervención tenga una duración de 1,825 días (5 años) a partir del año 2025.</p>	<p>i) Se firmó convenio con el Ejército Peruano para realizar trabajos de conservación rutinaria, atención de emergencias y transitabilidad (conectividad) permanente, hasta que se convoque e inicie el contrato por niveles de servicio.</p> <p>ii) La AO considera el mantenimiento periódico de 23.7 km</p>	<p>i) Se perdió la buena pro en cuatro oportunidades, debido a que las empresas adjudicadas no subsanaron las observaciones a los formatos del detalle del análisis de precios o no presentaron la carta fianza de fiel cumplimiento.</p> <p>ii) Las necesidades de la carretera superaron el alcance previsto en los términos de referencia (TDRs)</p>	<p>El equipo técnico deberá actualizar los metrados y costos para el próximo concurso público, según las necesidades reales de la carretera; así como revisar el formato de detalle de análisis de precios a fin de evitar errores por parte de los postores adjudicados</p>

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia autentica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>



Ficha de Implementación de la AEI 01.01

y nombre de UE: 1078 PROVÍAS NACIONAL

y denominación de OEI: OEI 01 Proveer infraestructura de transporte para la movilización e integración interna y externa del país.

y denominación de AEI: AEI.01.01 Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.

Nº	AO / inversiones clave en la implementación de la AEI (A)	Alcance de la AO / inversión en contribución a la AEI (B)	Situación actual de cumplimiento de la AO / inversión (C)	Factores que afectaron el cumplimiento de lo programado (recursos, procesos de transformación, distribución, etc.) (D)	Recomendaciones para mejorar cumplimiento (E)
		<p>Esta AO contribuye a la AEI.01.01 mejorando el indicador de calidad (kilómetros pavimentados en estado bueno).</p> <p>El mantenimiento o conservación rutinaria de carreteras pavimentadas (ya sean de asfalto o cemento), es esencial para la seguridad y eficiencia del tránsito y para prolongar la vida útil de las infraestructuras, este mantenimiento, que debe realizarse regularmente, previene daños mayores y costosos. Del mismo modo el mantenimiento o conservación periódica de pavimentos de asfalto y cemento permite preservar la infraestructura vial, asimismo responder rápidamente a emergencias viales es crucial para mantener la operatividad y seguridad de las vías, lo cual contribuye al bienestar social y económico al asegurar la sostenibilidad del patrimonio vial.</p>			

De manera integral, en base a la información anterior, ¿cómo el cumplimiento de las AO e inversiones clave vienen determinando la situación de la AEI? ¿Cómo las recomendaciones contribuirán a revertir dicha situación?

1. ¿Cómo el cumplimiento de las AO e inversiones clave vienen determinando la situación de la AEI?

Las Acciones Operativas (AO) e inversiones clave son fundamentales para el progreso y el cumplimiento de los indicadores de la AEI.01.01. Cada AO, vinculada a obras de mantenimiento y conservación vial, contribuye directamente a mejorar la infraestructura vial de competencia de Provías Nacional lo que se refleja en indicadores como la cantidad de kilómetros pavimentados en buen estado. Priorizar la operación y el mantenimiento de la red vial asfaltada de alto tránsito es fundamental debido a su vital contribución a la competitividad del país. Esta red desempeña un papel clave al:

- Interconectar el país longitudinal y transversalmente**, asegurando una conectividad eficiente y fluida entre regiones.
- Vincular las capitales departamentales**, facilitando el acceso y la comunicación entre los principales centros administrativos.
- Soportar el tránsito de larga distancia, tanto nacional como internacional**, lo que es esencial para el comercio, el transporte de mercancías y la movilidad de personas.
- Preservar el valor patrimonial de la infraestructura vial**, garantizando su sostenibilidad y durabilidad para futuras generaciones.

i) Obras de carreteras en solución básica y mantenimiento periódico: Aunque estas obras tienen metas físicas programadas, su ejecución se ve afectada por retrasos, como la falta de ejecución de la meta física durante el primer semestre del año. Esto implica que los resultados esperados en la AEI no se están cumpliendo dentro de los plazos establecidos, afectando negativamente la situación actual.

ii) Casos específicos de mantenimiento periódico (Puno - llave - Desaguadero y otros): El avance en algunas obras ha sido significativo (por ejemplo, un avance del 90% en el tramo Puno - llave – Desaguadero). Sin embargo, factores como las precipitaciones pluviales y problemas de coordinación han retrasado el cumplimiento total de las metas, afectando así la contribución esperada a la AEI.

iii) Conservación por niveles de servicio: Aunque se han alcanzado algunas metas programadas, existen casos en los que las intervenciones se han visto afectadas por problemas en el proceso de selección, accidentes viales y retrasos en la aprobación de los Planes de Gestión Vial (PGV). Estas dificultades limitan el impacto positivo que estas AO podrían tener sobre la AEI.

2. ¿Cómo las recomendaciones contribuirán a revertir dicha situación?

Las recomendaciones propuestas abordan directamente los factores que han impedido el cumplimiento eficiente de las AO e inversiones clave. Estas incluyen:

i) Análisis de Disponibilidad y Carga Laboral: Realizar un análisis exhaustivo de la carga laboral y la disponibilidad de los administradores de contrato y especialistas encargados de la revisión de entregables. Esto permitirá una mejor gestión de los recursos humanos, reduciendo retrasos en la revisión y aprobación de planes cruciales para el inicio de obras.

ii) Asistencia Técnica al Contratista: Proporcionar asistencia técnica para minimizar errores en la elaboración de entregables. La capacitación continua ayudará a los contratistas a cumplir con los requisitos desde el inicio, lo que reducirá las observaciones y acelerará la aprobación de los planes.

iii) Capacitación y Soporte Continuo: Identificar y abordar errores frecuentes en la presentación de documentos y requerimientos, lo que mejorará la eficiencia en la ejecución de los entregables y obras. Esto contribuirá a una ejecución más fluida de las AO, permitiendo que las metas físicas se cumplan dentro de los plazos establecidos.

Estas recomendaciones, han sido propuestas principalmente por los profesionales de la unidad funcional, para ayudar a superar los obstáculos actuales, mejorar el cumplimiento de las AO e inversiones clave, y, en última instancia, revertir la situación de la AEI, asegurando que se alcancen los resultados esperados.

Notas explicativas de la ficha:

(A) Las AO e inversiones clave pueden ser entendidas como aquellas que son determinantes en el logro de la AEI, aquellas cuyo cumplimiento implica directamente el avance o cumplimiento de la AEI, o representan su materialización.

(B) Descripción breve sobre en qué consiste la AO / inversión y cómo contribuye o materializa el logro de la AEI.

(C) Valorar el nivel de cumplimiento de las AO / inversión en base a la información de seguimiento u otra complementaria.

(D) Para asegurar el nivel de implementación esperado en las AEI a su cargo o en las que contribuye. Factores relacionados con la asignación de recursos (humanos, financieros, tecnológicos), procesos de transformación de recursos, procesos de distribución o entrega, procesos de apoyo, mecanismos de coordinación entre responsables de la ejecución en distintos niveles de gobierno, regulaciones requeridas, factores externos, otros.

(E) La recomendación debe ser concreta en base a los factores identificados en la columna D para mejorar la situación descrita en la columna C.

(*) De acuerdo al glosario de términos de uso frecuente en los proyectos de infraestructura vial (RD N° 02-2018-MTC/14) se define los Niveles de servicio como indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de una vía, que normalmente se utilizan como límites admisibles hasta los cuales pueden evolucionar su condición superficial, funcional, estructural, y de seguridad. Los indicadores son propios a cada vía y varían de acuerdo a factores técnicos y económicos.

(**)Según estudios como el del Banco Mundial en 2021, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en 2022, entre otros, después de la pandemia, las obras viales han sufrido retrasos debido a la reducción de la fuerza laboral, restricciones de movilidad, interrupciones en la cadena de suministro y nuevas normativas sanitarias. Se tiene como ejemplo retrasos significativos en proyectos en Perú, España y Canadá, donde las demoras han sido de hasta varios años.

Expediente: E-059139-2024

Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado de PROVIAS, aplicando lo dispuesto por el Artículo 025 de D.S. 070 - 2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del DS26-2016-PCM. Su autenticidad e Integridad pueden ser contrastadas a través del siguiente link: <https://sgd.pvn.gob.pe/Tramite/De?Id=4/aVC/rHtyw=>

